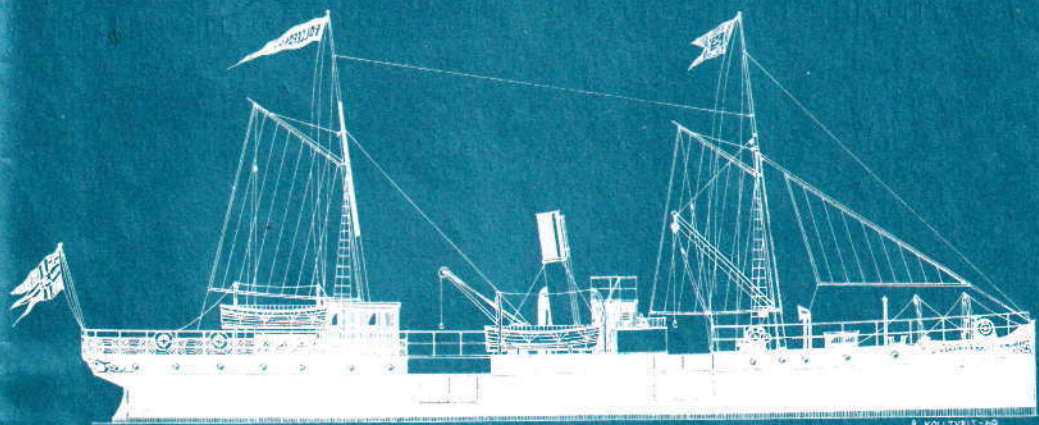


DAMPSKIBS

P O S T E N



P. KOLLVEIT - 69

Dampskibsposten

Dampskibsposten er medlemsblad for Norsk Veteranskibsklub, Oslo og Veteranskiplaget Fjordabåten, Bergen og Veteranskibslaget «Stavenes», Kaupanger.

Foreningene er idelle selskaper til bevarelse av maritim kulturhistorie. Ved å bevare helt intakte damp og motorfartøyer for ettertiden, utfyller foreningene Sjøfartsmuseene på dette området.

Dampskibsposten er et bindeledd mellom foreningenes medlemmer og miljøer som arbeider med kyst- og fartøybevaring.

Opplag 1.000

Styremedlemmer 1994

Norsk Veteranskibsklub

Postboks 1287 Vika, N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

Formann:	Pr. telefon
Magne J. Hansen	22 18 33 14

Viseformann:	
Hans Borti Salvesen	22 29 12 05

Kasserer:	
Rolf Norby	22 71 23 28

Sekretær:	
Asle Tengs	22 71 19 94

Veteranskiplaget Fjordabåten

Postboks 1740 Nordnes
N-5024 BERGEN

Formann:	Pr. telefon
Anders Kåre Engevik	56 58 32 94

Nestformann:	
Kåre Taule	55 12 10 11

Kasserer:	
Magne Keilen	56 58 76 88

Sekretær:	
Erik Småland	55 23 21 04

Veteranskibslaget «Stavenes»

De Heibergske Samlinger/Sogn folkemuseum
N-5880 KAUPANGER
Tlf.: 57 67 82 06

Formann:	Pr. telefon
Halstein Ese	57 67 13 49

Viseformann:	
Atle Raubotn	55 14 04 31

Kasserer:	
Øystein Høyheim	57 68 64 84

Sekretær:	
Peder Figenbaum.	57 67 88 25

Styremedlem	
Christen Knagenhjelm	57 67 82 97

Innholdsfortegnelse

Side

- 3 «Folgefonden» og dampskipsferdsla.
- 8 Folgefondforliset.
- 12 Sagaen om jageren «Stord»
- 15 Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane
D/S «Nordfjord»
- 18 Et trist 50-års minne, senkingen
av D/S «Irma»
- 27 M/S «Atløy» av til Bergen.
- 28 M/S «Granvin».
- 29 Nordsteam - 1994.
- 31 Bøker av interesse.

Omslagtegning side 1: Bård Kolltveit.

Tegning baksiden: Carl Fredrik Monsen

Stoffrist neste nr.: 1. oktober

ISSN 0333-0281

I redaksjonen: Arne Drage, Korsvikhaven 37, 4638 Kristiansand. Tlf.: 38 04 31 53

Thor Hansen, Teknikergt. 5 - 3912 Porsgrunn - Tlf.: 35 55 52 01

«Folgefonden» og dampskipsferdsla

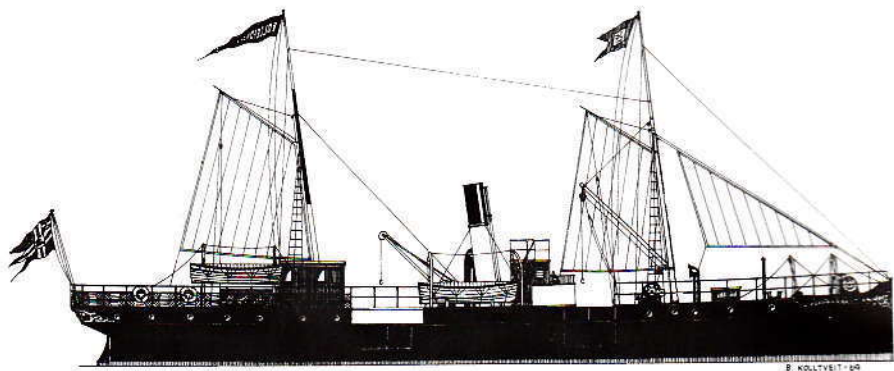
Aldri har vel «det private initiativ» florert slik som i dampskipsferdsla mellom Bergen og bygdene i sør og aust som i tiåret 1870-80. Det eine partreiarlaget grodde opp i kjølvatnet etter det andre med det mål å gjera livet surast mogleg for konkurrentane. Nokre av desse reiarlaga hadde sitt utspring blandt forretningsfolk i Bergen, til dels i Stavanger, medan andre skaffa hovuddelen av kapitalen blandt bygdefolk, nettopp for å motverka det nokså einsidige fortjenestemotivet som fekk bergenske pengefolk til å driva lokalfart i desse åra. Det var på mange måtar ein maktkamp mellom by- og bygdeinteresser, der dei som stod bak «byselskapa» var redde for å missa den kontrollen dei frå gamalt hadde over varebyttet mellom by og land, og der bygdefolket på si side såg «bygdeselskap» som eit viktig verkemiddel til å bryta by-hegemoniet.

Medan Brunchorst & Dekke hadde hatt gode inntekter på den første Vøringen etter at denne kom i fart i 1861, først i Hardanger, men frå 1864 også Sunnhordland, førte den auka konkurransen mot slutten av tiåret til at overskotet på kvart einskilt skip vart stendig mindre. Dette skreiv seg nok dels av for liten tilgang på last og ferdafolk i høve til kapasiteten, men kanskje like mykje av at rutene for kvar båt vart lagde opp med større

tanke på å koma konkurrenten til livs, enn for å gje eit best mogleg transporttilbod. «Dampskipsbestyrelsene synes at være af den Mening.... at Dampbaadene skal forfølge hverandre, det bedste de orker. Det ene er knapt færdig fra Expeditionsbryggen, før det andet lægger til. Dette uhyggelige Kapløb kan umulig være fordelagtigt enten for Rederiene eller for det Reisende Publikum» stod det å lese i Søndre Bergenhus Folkeblad i 1878.

Då eit anna «byselskap» i 1865 fekk bygt Vikingen, som kom i fart mellom Bergen, Hardanger og Stavanger, vart det eit visst samarbeid mellom eigarane av det nye dampskipet og Vøringen. Man då «bygdebåtane» Bjøren og Hardanger kom i fart mellom Bergen i 1866 og 1869, konsentrerte Vøringen seg om sambandet Bergen - Indre Sunnhordland, i korrespondanse med Vikingen mellom Hardanger og Stavanger. Då Sunnhordland og fekk sin eigen «bygdebåt», Søndhordland i 1872, drog Brunchorst & Dekke seg ut or all ruteforbindelse, og Vøringen vart seld.

Ein freistnad på «koordinering» av byselskapa kom i stand i 1875. Vikingen tok for lite last, og eit nytt dampskip vart tinga i Newcastle av eit nytt interessentselskap med mykje



Følgefonden anno 1875

Tegning: Bård Kolltveit

godt dei same parteigarane. Det nye skipet skulle setjast i rute Bergen-Stavanger-Hardanger, medan Vikingen heretter skulle tevla direkte med Hardangeren mellom Bergen og Hardanger. Lista over parteigarane i det nye selskapet gav ingen tvil om at dette var eit «byselskap». Mellom dei 33 parteigarane finn me namn som Mowinckel, Jebsen, Konow, Krohn, Ellerhusen og Halvorsen. Framståande kjøpmenn i Stavanger, som Falck, Berentzen og Ploug & Sundt kjøpte og partar. Korresponderande reiar, eller «bogholder», som det heitte i Bergen, var A. Trumpy.

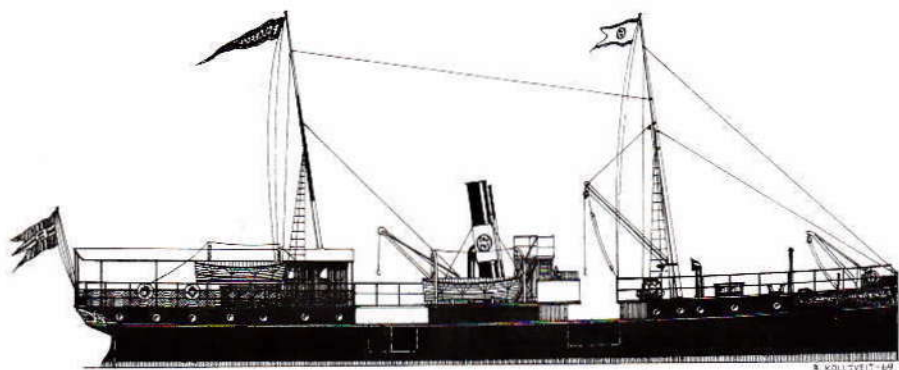
Det nye skipet vart bygd ved C. Mitchell & Co. i Newcastle, og fekk namnet Følgefonden. Det kosta 140.000 kroner, og kom til Bergen for første gong 3. juledag i 1875. Som nytt målte skipet 196 brutto register-tonn, og skroget hadde desse hovuddimensjonane:
Lengde frå stamn til rorkult 120,5 fot,

Breidde 19,1 fot og Djupn 9,5 fot.

Maskinen, ein to-sylindra compound-maskin på 215 hestekrefter, var bygd av Thompson & Boyd. Følgefonden tok 200 passasjerar, og 1.plass var «udstyret med stor Smag og Elegance og Bckvemmlighed i enhver Retning, for at kunne tilfredsstille de store Krav der for Tiden gjøres til vore Fjorddampskibe».

På mange måtar skilde Følgefonden seg frå dei andre fjordabåtane på denne tida. Hardangeren, Vikingen og Søndhordland hadde etter måten lange og smale skrov og ein låg profil. Bakken og promenadedekket låg gjerne berre eit halvt dekk over dekket midtskip, slik at skrovet gjekk i ei ubrotten line frå stamn til hekk.

Annleis med Følgefonden. Stutt og brei, med høg bakk, midtskipshus og akterdekk, og brunn både framom og attom midtskipet. Baugen var butt som ei jekt, og det vart sagt at når Følgefonden var ventande, kunne ein



Følgefonden anno 1895

Tegning: Bård Kollveit

høyra bruset frå baugsjøen på lang lei. Rorhuset stod på dekk midtskips, men over dette var det bygt ei ekstra kommandobru; eit forblåse brett med berre eit spinkelt rekkverk. Denne brua låg like høgt som på dei seinare, større fjordabåtane. Mellom midtskipet og atterdekket førte ei smal bru over atterbrunnen. Som alle dampskip på den tid hadde Følgefonden seglføring - stagfokk og eit gaffelsegl på kvar mast. Gaffelriggen vart fjerna etter få år, men støttesegl var likevel påbodne til etter hundreårsskifte. Stort sett var dei vekkstua.

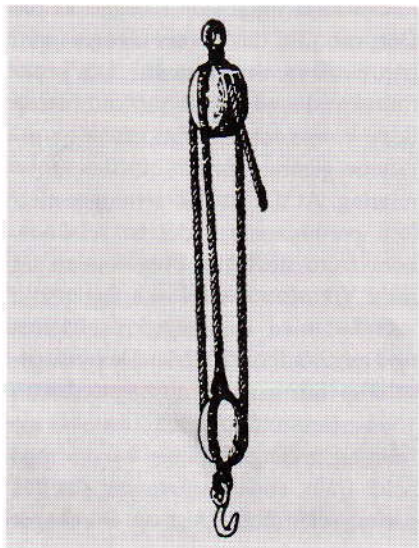
Nokon direkte vakker båt var Følgefonden ikkje, men likevel den av dei eldre dampbåtane som hadde mest sams med dei større stormdekkarane i HSD-flåten som vart innleidde med den nye Vøringen i 1891. Likskapen mellom Følgefonden og dei seinare båtane vart endå tydlegare etter ei større ombygging i 1898, då atterbrunnen vart overbygd og det kom ein større røykjelugar på akter-

dekket med balustradedekk over - ei «korg», som bygdefolk kalla det. Tonnasjen auka nå til 206 brutto registertonn.

Følgefonden avløyste Vikingen i ruta Bergen-Stavanger-Hardanger, men så utruleg det enn kan høyrast, rådde det ingen harmoni mellom dei to dampskipa, jamvel om mange av parteigarane hadde interesser i begge skipa. Det var just den store ulempa med partearlaga, der ein måtte føra separat rekneskap for kvar einskild båt og ikkje kunne fordela inntektene og utgiftene jamnt, som i eit fleirskipsreiarlag. At det var motsetningar mellom partearane i dei to selskapa, kom fram då berre Følgefonden og ikkje Vikingen tok del i tingingar som vart ført med Hardangeren-selskapet og Det Søndhordlandske Dampskipsselskap om samarbeid/samanslåing i 1877. Desse tingingane førte ikkje fram og tevlinga mellom by og bygd heldt fram, endå hardare enn før. Då partearane i Bergen og Stavanger

starta eit tredje reiarlag til bygging og drift av endå ein båt, Lyderhorn, i 1878, gjekk dei saman i eit «byselskap», Det Vestlandske Dampskibsselskab. To år seinare slo bygdeselskapa i Hardanger og Sunnhordland seg i lag til Hardanger Søndhordlandske Dampskipsselskab. Tevlinga mellom HSD og Vestlandske heldt fram i tre år til; då måtte byselskapet gje opp kampen og bli innlemma i HSD, som dermed fekk auka flåten frå tre til seks skip, mellom desse Folgefonden.

Storparten av livssoga til Folgefonden, «Fodnå», er ellers ikkje vidare rik på storhendingar. Rett nok vart båten feilaktig teken for å vera «kongeskip» ein skoddefylt julidag i 1879. Kong Oscar II var på ferd til Hardanger med Bergenske-båten Kong Carl (seinare HSD sin båt Hardangerfjord), og på Bakka hadde



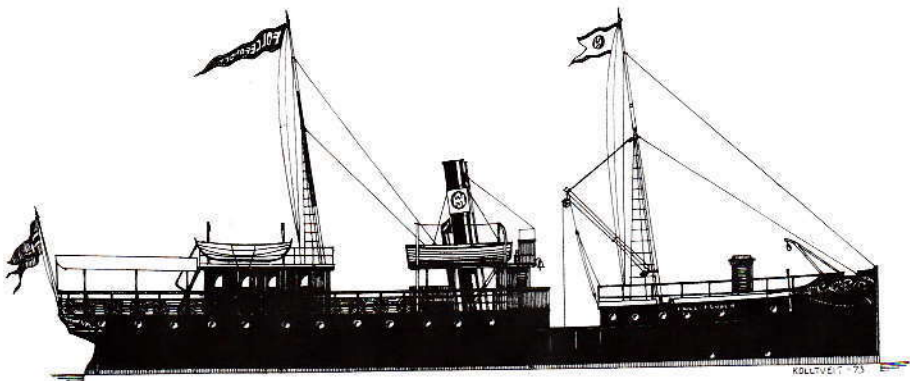
kaptein M.B. Holst gjort i stand til ein dugeleg «kongesalutt», som vart avfyrt då eit dampskip kom ut or råskodda. Salutten var perfekt, bortsett frå at Holst hadde teke feil av «Fodnå» og Kong Carl i dimma. Då kongeskipet dukka fram litt seinare, hadde dei berre nokre kruttkjerringar å hjelpe seg med.

Det kan og nemnast at Folgefonden har fått sin plass i norsk skjønnlitteratur. I «Bølgene i Oldersund» har Arne Vaagen, alias Sigurd Segelcke Meidell, ei fin situasjonsskildring av den dagen dampskipskaien i Oldersund blir teken i bruk for første gong, med Folgefonden («Fonnen») og kaptein Sigurd Juell (kaptein Wihl) som hovedaktørar:

Dampen e framom neset! - Der skrek plutselig i høi diskant en hvinende guttestemme, og med ett blev det stort liv ned mot bryggen hvor folk gikk i den friske tjærelukten og beundret dimensjonen på bryggepåler og jernringer, benkene som var umalte og den vesle ekspedisjonsbua som blev god å ha i ruskevær både for varer og folk.

Der satte «Fonnen» i med et endeløst langt ul, et demonstrativt festfløit - nu så alle plutselig at dampskibet var flaggsmykket fra dekk til mastetopp. Det viftet og strålte muntert i solbrisen. Guttene ropte av fryd over det fornøielige synet.

All oppmerksomhet var vendt imot dampskibet, langs rekken stod alle



Folgefonden anno 1905

Tegning: Bård Kolltveit

passasjerene for å se. Et kreatur brølte plutselig gjentagne ganger, gjennom den forventningsfulle stillheten med hode oppover skanseledning forut. Da ropte guttene op, det var første-premiestuten til Eikeland-Mons som lengtet efter land.

Høit på broen stod kaptein Wihls skikkelse i den nye uniformsjakken, på hode hadde han en aldeles hvit lue med gullsnor og tre blanke stjerner. Det vakre ansiktet var barskt og mandig, preget av stundens og manøvreringens alvor. Hans skarpe sjømannsblikk speidet frem langs skipssiden, streifet tilfeldig damenes lyse skare. Med ett sprang han op på flagkisten ved rekken, der var en lett bekymring i hans rolige, skjeggete trekk. Som en admiral stod han, vurderte avstanden. Alles øine vokter på ham. I det samme taulinen akter smalt i det nye bryggedekket, og bakeren kjapt halte trossen inn, ropte kaptein Wihl - den nasale kommandørøsten hørtes nesten dramatisk og betydningsfull fra stavv til stavv: «Full fart akterover» - og

styrmannens barkedede neve slo det avgjørende signalet videre gjennom et sindig apparat med en blank metall-sveiv ned til maskinen, hvor en klokke svarte. Så buldret og fosset det av skummende hvitt vann, så hele dampskibet lå som svømmende i den fineste bruslimonade.

Etter at Vestlandske vart samanslutta med HSD, heldt Folgefonden fram i ruta Bergen-Hardanger-Stavanger til 1900, då ho vart avløyst av den nye Vikingen og kom over til Sunnhordlandsrutene, som båten stort sett trafikerte fram til katastrofen i 1908. Det skal berre leggjast til at dampkjelen som var installert så seint som i 1903, vart berga og sett ombord i ein annan HSD-båt, Hordaland.

Bård Kolltveit.

Se bokomtale side 31

Folgefondforliset

Laurdag 22.august 1908 gjekk Hardanger Sunnhordlandske D.s. sin rutebåt «Folgefonden» på Trønskenesflua i innsiglinga til Skånevik, og sokk på kort tid. Ein del av dei ombordverande nemner at det tok 3 minuttar, andre 4-5 minuttar og nokre få tøyser seg opp til 10 minuttar frå båten gjekk på land til han sokk. «Folgefonden» gjekk med full fart. Brak og risting av samanstøytet haurdest både på sjø og land. Ein stor del av botnen vart reven opp, og dette var vel grunnen til at båten sokk på so kort tid.

«Folgefonden» gjekk i Sunnhordlandsrute 2 c med avgang frå Bergen kl. 2 om ettermiddagen. Ho var innom Neshavn på Tysnes og Saminaret, før ho kom til Lervik klokka 7 om kvelden. På Lervik var det samband med «Hordaland» som gjekk i ruta Stavanger - Ålfjord. «Folgefonden» fekk og leverte passasjerar og varer her. Mellom dei som kom ombord her var Berta Alfarnes frå Holmedal i Skånevik. Ho er den einaste som lever att av dei 70-80 menneske som var med denne lagnadstunge dagen. Berte fyllte 102 år sist sommar.

Folgefondsforliset har levt på folke-
munne til denne tid og vil truleg gjera
det etter denne dag. Ikkje so undar-
legt. Me står her overfor eit av dei
største skipsforlis i landet, i lukka far-

vatn i fredstid og tap av menneskeliv
på ein kjø. Tjugefem eller tjugeseks
menneske omkom.

«Folgefonden» var ingen ny båt då
den grunnstøyte. Ho var bygd i
Newcastle i 1875. Bygd av jern og
med enkel botn. Det vart gjort freist-
nad på å heva båten etter forliset, men
skaden viste seg å vera so stor at han
vart dregen or skipsleia og sund-
sprengd.

Sandvoll var siste stoppestad før
Skånevik. Kapteinen loste ut derfrå,
og gjekk ned for å kryssa varer og
selja bilettar. Etter ein halv times tid
kom han oppat på brua, såg seg ikring
og kikka bort på kompasset. «Er me
ikkje komne for langt aust»? «Nei,
me ligg i rett kurs» kom det frå båts-
mannen som hadde rorkommandoen.
Like etterpå gjekk båten på grunn.
Kapteinen slo full fart akterover, men
båten hang fast på grunna. Han ropte
då ned til folket at dei kunne ta det
med ro for me står trygt på flua. Men
dei som kom opp frå andre klasse
hadde sett noko anna. Vatnet fossa
inn i lasterommet.

Det oppsto vill panikk. Det gjorde sitt
til at bergingsarbeidet for ein stor del
misslukkast. Båten hadde ein livbåt-
kapasitet på 70 menneske. Dertil ein
god del livbelte. Der var avhalde ka-
tastrofeøving like i forvegen, og alt



Direktøren i HSD, Arne Drengsdal har avduka minnesmerket.

bergingsmateriell var trimma og kompasset var også kontrollert.

Fremste babord livbåt kom fyrst på vatnet. Det var to av passaserane som låra han. Den eine av dei var los av yrke og han førde kommandoen. Dei rodde frå med 8 - 9 menneske ombord under sterk protest frå styrmann og kaptein. Båten kunne teke ombord 20 menneske. Båt nummer to var fullasta, medan båt nummer tre var knapt halvlasta. Den siste travaljubåten hadde tretten mann ombord og var derved bortimot fullasta. Det gjekk ei tid før den kom på sjøen. Den eine talja skar seg fast, og det tok ei tid før denne vart løyst. Den eine livbåten kom med i dragsuget og fylgde med skipet ned. Då han flaut opp igjen sat lensmann Widerøe og postekspeditør

Lossius på kjølen og kapteinen låg inne i båten. Dei kom seg lause då båten gjekk rundt i kvervlingane etter som båten sokk. Kapteinen sumde bort og hjelte ei kvinna som låg og baska med å halda eit lite barn over sjoloket. Det var hennar eige barn. Fru Nærup frå Haugesund kom og til, so dei fekk barnet opp på ei romluke som låg og flaut i sjøen.

Barnet var 1 1/2 år og var yngste menneske ombord. Kvinna må ha halde hovudet kaldt. Utan det ville ho neppe ha berga både barnet og seg sjølv. Kvinna heldt til på andre klasse og var ute på dekk då skipet grunnstøytte. Alle stimla mot døra for å koma ut. Den siste som kom ut ropte at der låg eit barn att, og mora kom og henta det. Peder Kalleberg si vit-

neforklaring virka noko svulstig og lite tillitvekkjande. Derimot verkar Anna Arntsen og Helga Eide sine forklaringar meir truverdige og tillitvekkjande. Barnemora Anna Arntsen fortel i sitt vitneprov at ho gjekk inn og tok barnet med seg. Då ho var komen uti brunnen kom ho på at det kunne vore bra å hatt eit livbelte på seg. Ho gjekk so inn og sette belte på seg og på veg ut råka ho på ein mann som var på veg inn. Ho må ha søkt akterover medan båten gjekk ned med bauen føre mens akterskipet heldt seg flytande noko lenger. Peder Kalleberg fortel at han såg barnet og ropte på mora. Ho kom og tok barnet medan Kalleberg gjekk ut. Då han kom uti brønnen var sjøen komen opp på lukekarmen. Han sprang opp trappa til bakken, heile tida med sjøen i helane. Komen opp på bakken, entra han etter kjettingen i lossebommen, og sjøen fylgde han. Når ein ser på kva kvinna utretta i same tidsromet, må Kalleberg sitt utsagn verka noko svulstig.

Postekspeditør Lossius må og vore ein av dei som heldt hovudet kaldt. Hans fyrste reaksjon etter grunnstøytinga var posten. Han sprang til postlugaren, tok verdiposten og surra den fast på ryggen. Det var to sekker med tilsaman kring tolv tusen kroner i. Sidan fekk han på seg livbelte og kom tidnok til å koma med den siste livbåten.

Symjekunsten var ikkje so ålmen då som no. Det var få av dei ombordverande som kunne kunsten. Truleg var

dette ei av årsakene til at so mange omkom. Ein innsendar slår til lyd for symjeopplering. «Lær å svømme» skriv han i dagspressa like etter forliset. «Hadde flere kunnet svømme hadde ikke så mange menneskeliv gått tapt». Han skriv vidare: «det som forvirrede mange var den store mengde sot som vart spreidd utover då kjelen exploderte».

«Folgefonden» gjekk på Trønskenesflua. Det fortel at han var ute av kurs. Flua ligg ikkje i skipsleda. Dette kom og tydeleg fram av sjøforklaringa og politiavhøyr. Då det største sjokket var over starta jakta på «syndebukkar». Kapteinen kom fyrst i søkelyset, naturleg nok. Han sto med det største ansvaret. Største klagemålet var at han gjekk ned og kryssa av varer i staden for å losa båten til neste stoppestad. For svakt mannskap var eit av klagemåla. Det syntest å vera rettkome og kapteinen hadde bede om å få ein styrmann til ombord slik at det heile tida var ein offiser på brua. Til denne tid hadde dette ikkje lukkast. Ein tredje ting som kom sterkt inn i diskusjonen var dei to som låra den fyrste livbåten og rodde frå med få personar ombord.

Rettsaka som fylgde syner at desse vart sette under tiltale:

Kaptein Karl Kristian Johannesen

31 år

Båtsmann Nils Ingvald Osvåg

34 år

Maskinist Leif Ringøen

31 år

Dykkerbaade ifærd med Optagning af „Folgefonden“.



Dykkerbåt i ferd med å heve «Folgefonden».

Tallak Andreas Endresen Nygård
31 år

Kapteinen vart blankt frifunnen. Det at han gjekk ned for å kryssa varer, var i samsvar med den instruks han hadde og var vedteken av «direktionen» i H.S.D.

Båtsmannen vart ilagt fengsel i 30 dage der omsettes til fengsel på vand og brød for overtredelse av straffelovens paragraf 151.

Maskinisten vart ilagt bot på 30 kroner eller 12 dagers fengsel. Nygård vart ilagt bot på 20 kroner og 12 dagers fengsel.

Båtsmann Nils Osvåg sto til rors då «Folgefonden» gjekk på flua. Han var orsak til at båten kom ut av kurs. Maskinist Ringøen hadde frivakt. Han vart purra ut og fekk ordre om å

gå til travaljebåten som han hadde kommandoen over. Denne plikta forsømde han. I staden gjekk han ned i maskinrommet. Han vart vist derifrå og han svinsa rundt på dekket ei tid for so å gå ned att i maskinrommet enno ein gong. Han kom seg opp att etter ei stund og klarte å byksa i den siste livbåten. I den båten var også kapteinen med. Han var den siste som gjekk fra borde i pakt med god sjømannskikk.

Tallak Andreas Nygård var losen som var med på å låra livbåten og rodde frå utan å fylla den opp.

Ingvald Skålnes.

Sagaen om jageren «Stord»

Jageren «Stord» har bitt seg fast i historien etter slaget ved Nordkapp og senkingen av den tyske slagkrysseren «Scharnhorst» 2. juledag 1943. Skipet gikk under navnet «The Lucky Ywenty-Six» - «Heldige tjue-seks» på godt norsk. Det fordi tallet 26 kom til å spille en ikke så rent liten rolle i den tiden skipet var i aktiv tjeneste. Skipet var jageren KNM «Stord», en engelskbygd S-klasse-jager, som ble overtatt av Den Kongelige Norske Marine 26. august 1943 og gitt det navnet den ble kjent under. På sidene ble kjennemerket malt, G 26. Og ilddåpen skulle den få 26. desember 1943.

Da det britiske slagskipet «Duke of York» med sine 35.000 tonn deplasement og 14 tommers kanoner fyrte av sine breidsider mot «Scharnhorst» kom K.N.M «Stord» i en posisjon i forhold til slagskipene slik at mannskapet kunne rapportere nedslagene på og omkring det tyske skipet tilbake til «Duke of York». Det engelske slagskipet kunne da rette inn sin dødbringende ild. Dette ble siden brukt i undervisningen ved den britiske marines artilleriskole som eksempel på hvordan slikt samarbeid bør fungere. «Stord» kom i posisjon kl. 18.46 og fyrte første bredside med hovedskytset, men bommet. Den andre bredsidet traff «Scharnhorst» i brobygningen. Kl. 18.50 skjøt «Stord» 8 tor-

pedoer mot «Scharnhorst» i en avstand av 1500 - 1600 meter.

Det er uklart hvor mange av disse som traff, men for å unngå torpedoen måtte «Scharnhorst» dreie unna og kom inn i skuddfeltene til «Duke og York» og de andre britiske skipene blandt annet krysseren «Jamaica» og «Belfast» som dermed beseglet hennes skjebne. Under torpedoskytingen ombord på «Stord» ble en mann av besetningen skyllet overbord av en voldsom sjø, som også tok med seg babord rekke, babord synkeminekaster, akre synkemine rekke med 12 synkeminer og dessuten skadet forre torpedokanon. «Stord» hadde et deplasement på hele 1710 tonn standard, og en maskinkraft på 40.000 hestekrefter. Toppfarten var på 36 knop. Hovedskytset var 4 stk. 4,7 tommers kanoner, dvs. ca. 12 cm. Meldingen om at «Scharnhorst» var gått ut fra Altafjorden for å angripe en alliert konvoi på vei til Murmansk ble sendt telegrafisk til det britiske admiralitet av en norsk etterretningsagent som befant seg skjult i Alta. Hans navn var Torstein Råby.

Sjefen på «Stord» var orlogskaptein, senere admiral Skule Storheill, som døde for kort tid tilbake. På grunn av at «Stord» måtte gå så tett oppunder «Scharnhorst» påstås det at han ropte opp til tyskerne på kav helgelandsk «Swing in die verdammte ka-



Jageren STORD kamuflasjemalt etter Admiralty Intermediate scheme.

nonen såpass dass wir kan forbige-kommen»).

Vi har nå passert femtiårsdagen for den mest glansfulle av alle operasjoner som «Stord» tok del i. Spør en engelskmann, og man vil få vite at det norske stedsnavnet Nordkapp er knyttet til en eneste begivenhet, slaget ved Nordkapp. Og han som førte kommandoen over den allierte flåteavdelingen i polarmørket, admiral Fraser, han tok med seg det norske navnet da han ble adlet, «Lord Fraser of North Cape».

Slaget ved Nordkapp var et slag mot den mest dødelige trussel i vår del av det europeiske krigsteater. Restene av det Tyskland hadde av store overflatefartøyer var trukket nordover til Norge, og sammen med Luftwaffes avdelinger på flyplassene og ubåtarmadaen i de nordlige hav, truet slagskipene med å bryte livslinjen til Russland, Murmansk-konvoiene.

En av kjempene var slagskipet

«Scharnhorst» og det var dette skipet de allierte bygget opp sin kampstyrke for å stanse. Historien er lang og glansfull i sine mange detaljer, det viktigste var resultatet: Toktet lyktes. Ikke bare ble «Scharnhorst» knekket, men sjokket fikk Hitler til mer eller mindre å skrape restene av storskipflåten.

Det kan kanskje være av interesse å sammenligne den tyske og britiske flåte av overflateskip, dvs. tunge kryssere på 10.000 tonn og derover, samt slagskip.

Når det gjelder fartøytper var slagskip de tyngste fartøyer i stormaktenes krigsflåter. De hadde gjerne 45.000 tonns displacement, hadde svært panser og beskyttet med 14 til 16 tommers kanoner som hovedskyts. Dvs. kanoner med diameter på 35 - 40 cm. Farten var vanligvis opptil 30 knop.

Slagkrysserne var hurtiggående svære krigsskip med tungt artilleri. Disse

skilte seg fra slagskipene bare med noe svakere panser og færre antall tungskyts. Slagkrysserne var imidlertid noe mer hurtiggående enn slagskip, dvs. med en fart opp til 32-33 knop.

Versaillestraktaten fra 1919 hadde fastlagt at Tyskland skulle ha tillatelse til å bygge krigsskip bare opp til 10.000 tonn. I 1938 hadde Hitlers Kriegsmarine fullført 2 «lette» slagkryssere, «Scharnhorst» og «Gneissennau» som de sveikfullt hadde øket fra 10.000 til 26.000 tonn. Enkelte kilder har også oppgitt 31.000 tonn. Ved siden av disse nevnte skip rådet Tyskland over de tre såkalte lommeflagskipene, «Admiral Graf Spee», «Admiral Scheer» og «Deutschland» hver på 10.000 tonn, samt 2 hurtiggående tunge kryssere med 8 tommers kanoner, «Blücher» og «Hipper».

Britene hadde ved krigsutbruddet i 1939 12 svære slagskip, 3 slagkryssere og 15 tunge kryssere hver på ca. 10.000 tonn med 8 tommers kanoner. Etter at felttoget i Norge var avsluttet i juni 1940 var den tyske krigsmarinens tap av store overflateskip følgende:

Krysser «Blücher» var senket, Slagkrysserne «Scharnhorst» og «Gneissennau» var skadet, Lommeflagskipet «Deutschland» som byttet navn til «Lutzow» var skadet. Det samme gjaldt også lommeflagskipet «Scheer». «Admiral Graf Spee» var tidligere senket utenfor La Plata floden i Syd-Atlanteren.

Tyskland ferdigbygde under krigen de

to søsterskipene «Bismarck» og «Tirpitz». Disse var slagskip på 45.000 tonn og hvert skip hadde 8 stk. 15 tommers kanoner. Enkelte oppgir skipenes størrelse til 51.000 tonn. Videre ble den «tunge» krysseren «Prinz Eugen» med 8 tommers kanoner fullført.

Den britiske flåte var den tyske knusende overlegen når det gjaldt overflateskip og tyskerne hadde ingen slagskip eskadre som kunne utfordre briteres herredømme på havene. De store tyske overflateskipene våget derfor ikke å bli konfrontert med den britiske flåte og de lå derfor blandt annet i norske fjorder og lurte på konvoifarten i Atlanterhavet.

«Bismarck» ble senket av britiske skip og fly i mai 1941, mens «Tirpitz» var i operasjon fra 1942 og ble skadet flere ganger til den endelig ble senket ved Tromsø i november 1944.

Etter mine kilder betød virkningen av senkingen av «Scharnhorst» i 1943 at den tyske marine nesten ikke hadde storskipsflåte å bruke. Men de hadde fremdeles en rekke farlige skip, nemlig ubåtene.

Ved krigens slutt fant de allierte stort sett igjen bare rester av storskipsflåten, herreløse og forfalt. Det eneste skipet som stort sett var inntakt var krysseren «Prinz Eugen» som ble funnet i en dansk havn.

Jan Strand

Kildemateriale: Den annen Verdenskrig, Winston S. Churchill 1948.

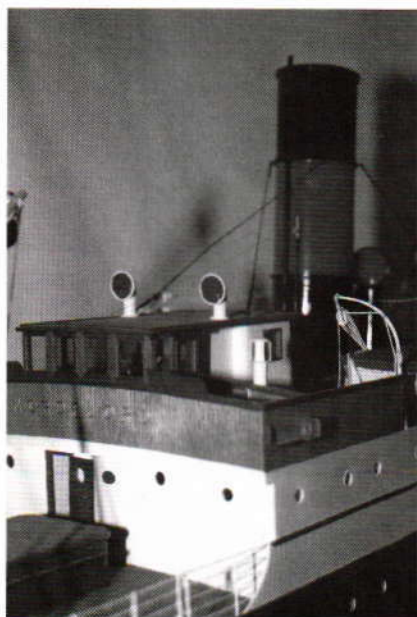
Klar til å åpne ild, Nils Owren 1964.

Fylkesbaatane i Sogn og Fjordane's D/S «Nordfjord I»

Originalen

D/S «Nordfjord I» ble sjøsatt ved Helsingør Skibsværft & Maskinbyggeri A/S i Danmark våren 1915, som byggenummer 146. Hun målte 572 BRT, var utstyrt med en trippel ekspansjonsmaskin på 106 nominelle HK og gjorde 12 mil i rutefart. Hun ble satt i rute mellom Bergen og steder i Sogn og Fjordane 15. mai 1915. I 1931 gjennomgikk hun en ombygging/modernisering som økte tonnasje til 634 BRT, bl.a. ble styrehuset lukket og brønnen på fordekket bygget igjen.

Skipet er lite nevnt i skriftlige kilder,



noe som vel kan tolkes slik at hun var uten større uhell. Hun seilte hele krigen uten skader og kunne i motsetning til andre skip i FSF's flåte, gå direkte inn i nye ruteopplegg etter frigjøringen.

9. mai 1961 var imidlertid dagen kommet, da berørte hun grunnen nord for Bergen i rute til Sogn. Hun gikk for egen maskin inn til Lygra hvor passasjerene gikk i land over landgangen. Ca. 3 timer etter grunnstøtingen og en 1/2 time før bergingsbåten nådde fram, sank hun ved kaien og ble liggende med styrehuset og forskipet over vann. Hun ble hevet og slept til Bergen 17. mai, men skadene var så store at hun ble kondemnert.

Modellen

Etter å ha bygget noen seilskuter av byggesett, kom lysten til å bygge etter tegning, fortrinnsvis båter som kunne utstyres med radiostyring.

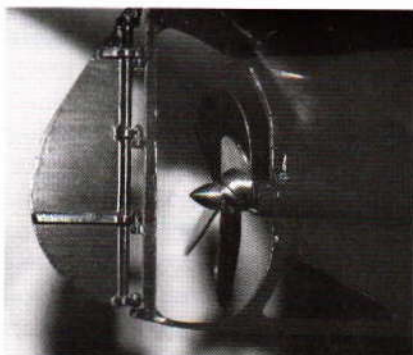
Da skipene i FSF's flåte var en del av min oppvekst, jeg er i dag tredje generasjon D/S-ekspeditør, var det nærliggende for meg å velge dem som prosjekter.

Tegninger til D/S Nordfjord I fikk jeg kjøpt i godt utvalg hos Bergen Sjøfartsmuseum. Etter å ha tegnet om de nødvendige tegninger til målestokk 1:40, måtte byggemetoden bestemmes. Jeg besluttet å bygge skroget i glassfiberarmert polyester, noe



som nødvendiggjorde bygging av «blugg» og form.

Pluggen ble bygget av divinyccell som ble smurt med polyester og pusset gjentatte ganger til overflaten var feilfri. Tynn aluminium og messing ble pålimt for å danne plateganger og forstekningslister. Andre detaljer som sideporter i forskipet, ventiler o.l. ble også markert på pluggen. Pluggen ble så plassert i en jigg og etter fem støpeoperasjoner var formen ferdig. Formen er delt etter senterlinjen og

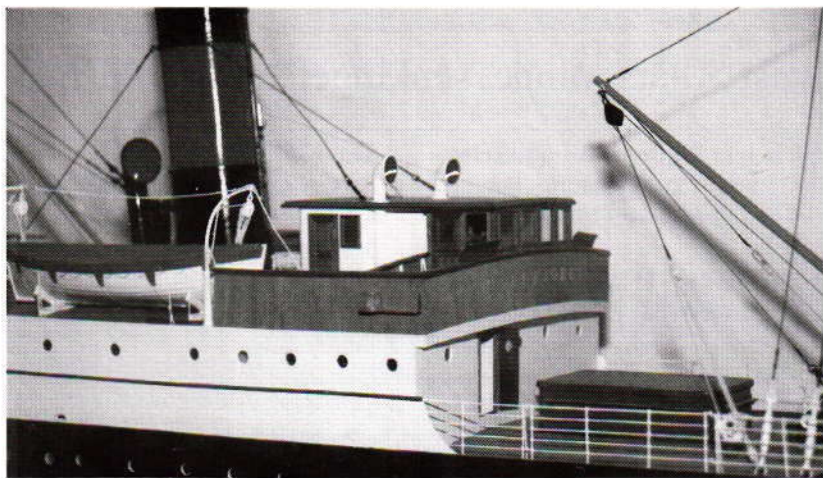


under nederste forsterkningslist, hoveddekk utgjør siste del.

Etter herding, vasking og polering var det klart for støping av skroget. Ror- og propellstevn ble laget i messing, stevn og kjøll aluminium. Disse delene ble så lagt på plass i formen som så ble skrudd sammen for første operasjon, støping av nederste skrogdel. Etter tre støpeoperasjoner hadde jeg skrog og dekk i to deler, når disse er satt sammen er skjøten nesten usynlig.

Deretter ble hull for ventiler i skutesi- den boret ut, skroget malt og ventiler innsatt. Ventilene var dreiet av hvitt plastrør med glass av dreiet og polert acrylbolt.

Roret er laget av messingplate og dreiet bolt med gjengede hengslebolter, alt etter originaltegninger. Til dekksp planker er brukt balsalister i passende dimensjoner limt på dekk med svarte papirstrimler mellom.



Dekkshus i jern er laget av tynne plastplater med ventiler av samme type som skroget. Tynn finer er brukt i dekkshus av tre. Samme finer (0,4 mm) med innrisset panel på begge sider er brukt til broen. Dører og listverk er i mahogni. Salongen i akre dekkshus er innredet med bord og sofaer, gardiner og lamper.

For å lage livbåtene, gikk jeg den lange veien om plugg og form. Pluggen ble igjen laget av divinycell med bordganger innfilt. Båtene ble så støpt i polyester og stevner og kjølv av plast pålimt. Presenninger er laget av malt stoff.

Skorsteinen er varmformet av plastplate i to deler, sammenlimt og pålimt plaststrimler til forsterkning. Luftventiler er delvis omarbeidete kjøpte og delvis selvlagede av plast og messing. Lanterner er dreiet av acrylbolt. Dampfløyte og skipsklokke er dreiet av messing.

Vinsjer og ankerspill er laget av plast og messing samt diverse smådeler fra roteskuffen. Tegninger til et tidstypisk ankerspill fant jeg i en amerikansk bok om modellbygging, vinsjene er laget etter fotografier.

Vant og stag er tvunnet kobbertråd av forskjellige dimensjoner festet med kjøpte strekkfisker og sjakler laget i messing. Rakkestendere er kjøpte 3-hulls kappet og loddet sammen til 5-hulls, tredd med kobbertråd og med mahogni rekke på toppen.

Modellen er radiostyrt og utstyrt med tosylindret dampmaskin med regulering av for/akterover og hastighet. Lys i lanterner, salonger og under båt- og brodekk er seriekoblede dioder i separate kurser aktivert med brytere på radio.

Paul A. Drageset
6730 Davik

Et trist 50-års minne, senkingen av D/S «Irma»

Hendelsen er kort omtalt i artikkelen «Hurtigruteflåten gjennom hundre år» av Jan Strand i nr.37 2/93

Den 13. februar i år var det 50 år siden hurtigruteskipet D/S «Irma» og lastedrageren «Henry» fra Hauge-sund ble senket av norske torpedobåter nordøst for Hestskjær etter å ha passert Hustadvika.

D/S «Irma» ble levert til Det Bergenske Dampskibsselskab i april 1905 som byggenummer 510 fra Sir Raylton Dixon & Co Ltd i Middlesbrough.

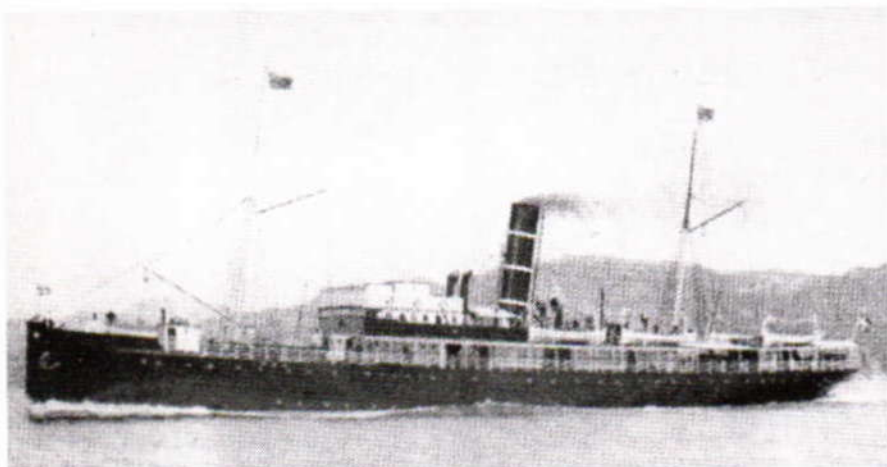
«Irma» ble rederiets flaggskip og var bygget for Englandsruten hvor hun seilte frem til 1921. Deretter seilte det stolte skipet i turistfart helt frem 1926 da hun ble satt inn på Hamburgerruten frem til 1931. Da rederiet tapte «Hera» ved Havøygavlen den 17. mars 1931 ble «Irma» satt inn i Hurtigruten.

Lørdag den 12. februar 1944 la «Irma» ut fra Bergen på det som skulle bli hennes siste reise. Hun ble ført av kaptein Sofus Strømberg og Rolf Andreassen var 1. styrmann. Han ble godt kjent i 1937 da han var 2.styrmann ombord på «Venus» og førte livbåten under det første forsøket på å berge besetningen ombord på «Trym».

Samtidig som «Irma» la ut fra Bergen nærmet de to norske torpedobåtene norskekysten og gikk om kvel-den inn forbi Hestskjæret. Ved midnattstid kamuflerte de seg ved en berghammer på Haltvika. Det ble besluttet å angripe et hvilket som helst skip som dukket etter kl.1600. Ved 1700 tiden søndag 13. februar observerte utkikken på MTB-ene røk fra et nordgående skip sør for Hustadvika og kl. 1810 kastet de loss og gikk ut i leden.

«Irma» hadde avgått fra Ålesund kl. 1300 med kurs for Kristiansund. Kl. 1400 ble kaptein Strømberg avløst av 1.styrmann Andreassen og los Holm. Været var fint og stille. Da de gikk fra Ålesund var det 40 norske og 7 tyske passasjerer ombord og i tillegg en tysk flakkbetening på 7 mann i tillegg til skipets mannskap. Kl. 1820 passerte «Irma» Hestskjær og kursen ble satt mot Engelen. Losen gikk ned en tur og styrmann Andreassen og rormann Rødbotten var igjen alene på broen. De tok igjen den steinlastede lastedrageren Henry og tok denne på styrbord ved passering.

Men nå var tiden ute for både «Irma» og «Henry» for de to norske MTB-ene gikk til angrep, den ene mot «Irma» og den andre mot «Henry». Det sies at en av matrosene på den ene MTB-en gjenkjente Irma



«Irma».

og slo alarm, men det var for sent, angrepet var iverksatt og de åpnet ild med kanoner og skjøt ut torpedoer i en avstand på 1000 yards. Begge torpedoene traff. Torpedoene som ble skutt mot «Henry» var også fulltreffere.

Torpedoene som ble skutt mot «Irma» traff forskipet og i maskinrommet omtrent midskips. Den torpedoen som traff forskipet førte til at forskipet ble skilt fra resten av skipet og sank relativt fort. Akterskipet sank kort tid etter og det ble ikke tid til å sette ut livbåter. På «Henry» fikk man satt ut begge livbåtene for å komme folkene på «Irma» til unnsetning, men ble like etterpå truffet av torpedoene. De klarte å plukke opp 9 overlevende fra «Irma».

Tragedien var også blitt oppservert fra land, bl. a av fyrvokteren på Hest-

skjær - og folk i Sveggessundet. Mens fyrvokteren gikk ut med en liten motorbåt og fikk tatt Henry's babord livbåt på slep inn til Kjønnøy, gikk fiskebåtene Sveggøy og Galtøy ut fra Sveggessundet og var etter kort tid fremme ved forlisstedet hvor de tok opp overlevende bortsett fra seks personer som ble plukket opp av taubåten Hoplafjord som kom frem til havaristedet noe senere.

Ved dette, etter manges mening det mest tragiske av alle krigsforlis på norskekysten, hvor et hurtigruteskip ble senket av et norsk marinefartøy, omkom 61 norske derav 35 av mannskapet og 26 passasjerer. Både 2. og 3. styrmannen omkom og alle maskinøfliserene.

En tragisk hendelse, la oss minnes de omkomne.

Arne Drage

I samband med planlegging og gjennomføring av restaureringa av «Stord I» er det oppnevnt ei styringsgruppe og ein prosjektleiar.

Dersom det er nokon som kan bistå med informasjon, tegningar eller andre informasjonar som kan koma til nytte i planlegging og gjennomføring av restaureringa, så ta kontakt.

Følgjande personar er med i styringsgruppa:

Harald Sætre	Formann	Veteranskipslaget	tlf. priv. 55 24 33 57
Erik Småland	Skrivar	Veteranskipslaget	tlf. priv. 55 23 21 04
Fredrik Denneche	Medlem	Riksantikvaren	tlf. arb. 22 94 04 83
Svein S. Amundsen	Medlem	Kultursjefen	
		Hordaland	tlf. arb. 55 23 90 00
Geir Madsen	Medlem	Hardanger	
		Fartøyvernssenter	tlf. arb. 56 55 22 77
Kåre Taule	Medlem	Veteranskipslaget	tlf. priv. 55 12 10 11
Bjørn Stoltz	Medlem	Veteranskipslaget	tlf. priv. 55 99 18 94

Prosjektleiar er: Tom Rasmussen, Hardanger Fartøyvernssenter
N-5600 Norheimsund, tlf. priv. 56 55 84 21, tlf. arb. 56 55 22 77



HATZ SUPRA SILENT PACK

NYHET

Ta i bruk de nye
en-sylindrede, helkapslede
luftkjølte dieselmotorene
2-10 kW 1500-3000 o/min.

- svært støy- og vibrasjonssvake
- full overvåking/Auto-Stop
- leveres også i ukapslet utførelse til enda gunstigere pris
- INTRODUKSJONSTILBUD NÅ!

Med disse motorene «skreddersyr» vi miljøvennlige og lettbygde strømaggregater i størrelsene 3 - 10 kVA.
INTRODUKSJONSPRIS NÅ !!!

**INDUSTRIMOTOR AS**

Postb. 54 Kalbakken, 0901 Oslo - Tlf.: 22 16 52 30 - Fax: 22 16 49 30

D/S «HEIMDAL» av Kragerø

Glimt fra pionertiden i norsk over-sjøisk dampskipsfart.

Omkring 1870/80 årene dukket det opp en ny kategori sjømenn på norske skip, fyrbøteren, kull-lempere og maskinbesetningen. Den nye teknologi, dampmaskinen skapte en yrkesgruppe som ikke fikk slåss mot havets elementer i rigg og på dekk, men fikk sin tilværelse dypt nede i skipets indre, hvor svette kropper, omgitt av damp, kullstøv og smøreolje sørget for skipets fremdrift. For lite vind, for mye vind, kontrari vind, motgående havstrømmer og is var ikke lenger noe problem, når disse sotsvarte trollmenn med bøyd rygger skyflet seg selv og skipet rundt på alle verdenshav.

Desverre finnes det ikke mange beretninger fra denne brytningstid i norsk skipsfart. Heldigvis har vi en, glimrende nedtegnet av Kragerø-sjømannen Christian Eitrem, som i 1880-årene seilte med et av våre pionerfartøyer, dampskipet *Heimdal*.

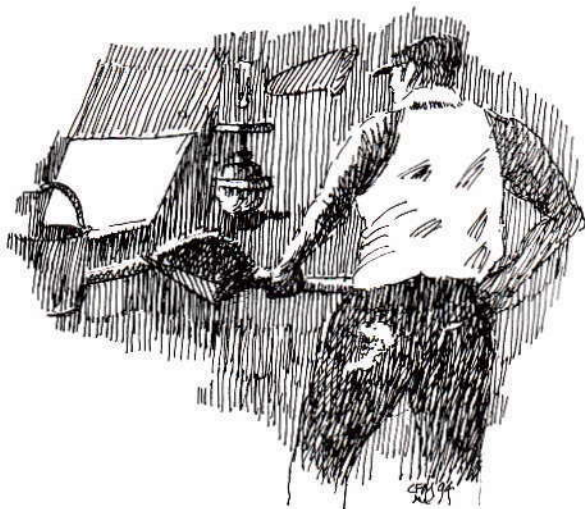
Eitrem forteller:

Heimdal var antagelig en av de første norske tredampskipene bygd for fart på utlandet. Den var bygd på Johan Dahlls verft i Kragerø etter tegning av den kjente byggmester Dekke fra Bergen. Det var et sterkbygd skip som kunne føre de tyngste laster, en

typisk representant for overgangen fra seil til damp. Det var et kombinert seil- og dampskip.

Heimdal var av tre, bygd 1872. Den var rigget som skonnertskip med mer-serær på fokkemasten, maskinen var plassert akterover mellom stormast og mesanmast. I akterrommet tok vi bare 40-tonn last, men *Heimdal* lastet 400 tonn. Farten var ca. 7,5 kvartmil på last - med seil kunne vi drive den opp i 9 mil. *Heimdal* var et godt sjøskip, det var flushdekket, hadde et høyt fri-bord og var meget dyptgående. Da det ikke hadde skansekledding, ble det mye overvann. Lugaren for mannskapet - 4 matroser og 2 fyrbøtere - var helt forut under dekk. Der var også kjettingkassen; i forkant av lugaren, atskilt med en presenning hadde de to fyrbøterne plass. Det var et uhyggelig oppholdssted, denne lugaren, lyset kom ned gjennom 4 glass i dekket og gjennom «kappen» når vi kunne la døren stå åpen. Det var 2 køyer på hver side, den ene over den andre. Kjettingkassen stod aktenfor køylene. Mellom lugaren og rommet var det et treskott. Luften i denne lugaren var ofte helt uutholdelig, særlig når vi hadde last som «duftet».

Heimdal hadde et kort spryd som gikk inn til fyrbøterne. I storm kunne det være så mye vann i lugaren at det «svablet» på dørken. Dette vannet rant da ned i spylgattene og videre til



En ny generasjon sjømenn: Fyrbøteren, som ved hjelp av kull, svette og rå muskelkraft kokte norsk skipsfart frem til en lederstilling blandt verdens fraktemenn.

rommet. I storm måtte vi ofte ligge midtskips. Vi plaserte oss da for det meste ovenfor kjelen, der det var plass til å «slenge» seg. Dekkshuset gikk fra borde til borde med gjennomgang fra fordekk til akterdekk om styrbord side. På babord side gikk gangen halveis akterover. I gangen var det to mannhull med jernlokk over hvor bunkerkullene ble tatt inn. Det var lemmer i forkant av gangene, men om styrbord ikke høyere enn at vi kunne krabbe over. Om babord var det i alminnelighet fullt av bunker-kull, og her var det derfor lukket med lemmer. I forkant av dekkshuset lå messen og styrmannslugaren. Så kom byssen med lugar for stuerten, deretter maskingangen med lugar for begge maskinistene, så salongen og kapteinens lugar. Fra gangen om styrbord førte døren til disse lokaliteter. Helt

akter lå det lille «huset» med klosettene. Proviantrummet var under dekk akter; nedgangen til det var gjennom to runde liker med jernlokk over. Forenfor dekkshuset på styrbord side av stormasten stod donkykjelen, mellom stormasten og dekkshuset var pumpene - det var alminnelige nikkelpumper med spak. Akterspillet var alminnelig brattspill for håndbruk, men det var en «kabelar» fra vinsjen til å hive ankeret opp med. Det var kranbjelker og «gin» til å fiske ankeret med. To vinsjer, en kraftig en for storluken og en liten akter.

Eitrem ble påmønstret Heimdal som matros, avanserte undertiden til annenstyrmann. Skipet var ofte sluttet for fart på Middelhavet i vinterhalvåret, appelsiner til London, kull til spanske byer i retur. På sommeren

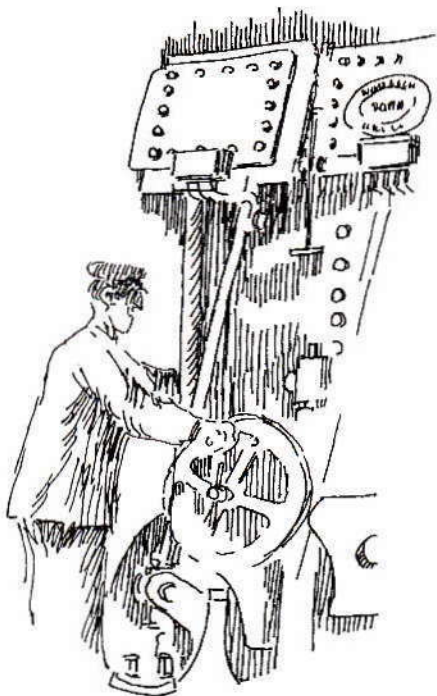
seilte fartøyet med is fra Kragerø til engelske havner.

Videre forteller Eitrem om tiden ombord som meget lærerik, dramatiske episoder manglet heller ikke. En vinter i NO-storm langs den portugisiske kyst tente en gal stuert fyr på sin lugar. Heldigvis var skipet utstyrt med en nymotens brannslange som reddet situasjonen. En annen gang under en kraftig NV-storm i Biscaya brakk en finsk matros benet. Under sterk slingring spjelket kapteien og tømmermannen matrosens brukne ben med apfelsinkassebord. Etter langvarig, smertefull behandling ble han lagt til køys for om morgenen etter å oppdage at beinet var spjelket med foten rett bakover. Da ga kapteinen opp, snudde skipet, satte kurs for Algier hvor den arme matros ble overlatt hoderystende hospitalleger.

Den nye maskinalder, med ukjente damp- og donkykjeler under tykk skapte også dramatiske og livsfarlige situasjoner ombord. I juni 1885 sto følgende å lese i Kragerøavisen Vestmar:

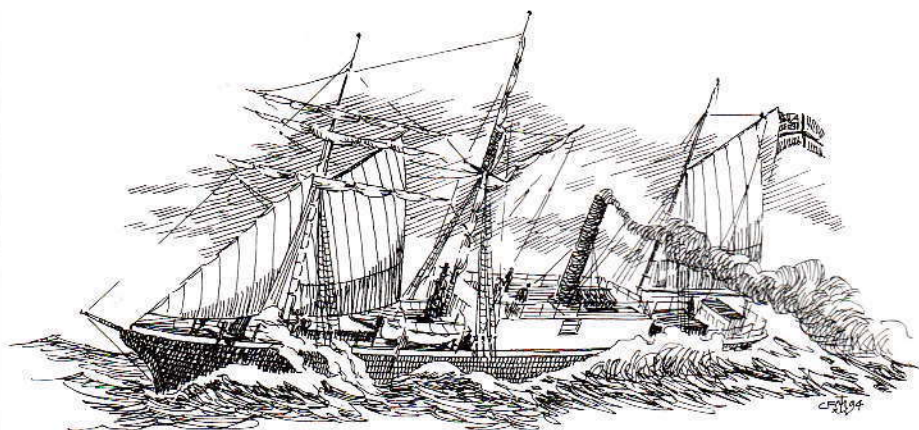
Explosion i dampskibet «Heimdal» af Kragerø

Idagmorges Kl.10 1/2, skrives der i Torsdags fra Antwerpen i Bladet Precurseux, hørtes der nede ved Havnen et Voldsomt Knald. Det var den lille Dampkjedel i Dampskibet Heimdal af Kragerø, som havde exploderet. Skibet laa fortøiet ved den nordlige Kai af det store Bassin, mel-



Dypt nede i skipets indre: Maskin-mesteren, som med stor omtanke og teknisk innsikt pleide sin velsmurte dampmaskin.

lom Jernbroen og Forbindelses-Bassinet. Den forvoldte Skade er meget betydelig; Midten af Dekket er formelig pulveriseret; Kapteinens Kahyt er sprængt i smaa Stykker; Landgangsbroen er kastet et langt Stykke bort; en Baad er i stærkt ramponeret Stand bleven væltet op paa Kaien; Vinduesruderne i de Nærheden liggende Huse er blevene knuste, og Træstumper fra Skibet er slyngede helt op paa Hustagene. Desværre indskrænker Ulykken sig ikke til disse materielle Beskadigel-



HEIMDAL (D/S)

Bygget i Kragerø, treskrog

388 Brt., 213 NRT 153.0/25.6/15.0

2cyl.Comp. (Nylands Verksted, Kristiania), 45 NHK.

1872: «Heimdal», Johan Dahll, Kragerø.

1892: «Heimdal», N. Bugge, Tønsberg.

1897: «Heimdal», Lauritz Berg, Kristiania/Dyrafirdi, Island.

1907: «William D. Munroe», A/S William D. Munroe, Boston Mass, USA.

1909: «William D. Munroe», Arctic Coal Co (John Gibson jr.), Boston Mass USA.

1912: «William D. Munroe», Arctic Coal Co., Tromsø/Boston Mass, USA.

1914: «William D. Munroe», Charles A. Thompson (Scott Turner, Tromsø),
Somerville Mass, USA.

06. 1916: «William D. Munroe», W. Holmboe, Tromsø.

07. 1916: «William D. Munroe», A/S Skandsen (C. Middelthun), Stavanger.

08. 1917: «Ranneberg», A/S Skandsen (C. Middelthun), Stavanger.

1920: «Hygea», Skibs-A/S Skandsen (C. Middelthun), Stavanger.

13.11.1920: Forlot Tyne med 350 tonn kull for Larvik og forsvant med hele besetningen.

ser; Explosionen har krævet sine Ofre. En af Maskinfolkene, der arbejdede ved Dampkjedlen, er bleven dræbt; hans aldeles sønderknuste Lig er bleven trukket frem under en Hob af Jernstykker. Tre andre af Mandskabet ere bleve saarede, og for den enes Liv frygter man endog. En Toldbetjent er bleven rammet, dog

ikke farligt, af et Stykke Træ, og et Telegrafbud, som netop befandt sig paa Jernbroen, har ogsaa faaet et voldsomt Stød. Kapteinens Hustru befandt sig tillige med en Tjenestepige og et 2-aars-gammelt Barn i Nærheden af Kahytten, da Explosionen fandt Sted. De slap heldigvis fra det med Skrækken, der rig-

tignok hadde vært saa voldsom, at Lægehjælp senere paa Dagen maatte tilkaldes. Retsig Undersøgelse er øieblikkelig bleven sat igang, for at bringe Aarsagen til denne sørgelige Begivenhed paa det Rene.

Denne hendelsen gjorde at Heimdal ble omtalt i både norsk og utenlandsk presse. Skipet og dens lunefulle donkyjele var en tid fryktet i alle havnebyer, skrekken kan sammenlignes med frykten mange føler ved havneanløp av våre dagers atomdrevne fartøyer.

HEIMDAL ble solgt til Tønsberg i 1892. Den seilte i flere år i Svalbardfart. Under navnet HYGEA forsvant

den sporløst i november 1920 med en besetning på 15 mann. Den var da på reise fra Tyne til Larvik med en kul-last. Gamle HEIMDAL avsluttet dermed et trist og dramatisk kapittel i norsk sjøfartshistorie. Forliset var den siste erstatning som ble utbetalt av Den norske krigsforsikring for tonnasje som forliste under den 1. verdenskrig, da en antok at skipet var minesprengt.

Tekt og tegninger:
Carl Fredrik Monsen.

Kilder:

Brochmann, Diderik: Med norske skib i verdenskrig Oslo 1928

Eitrem, Christian: Sjømannsliv Oslo 1948.



STANDARD DIESELSERVICE A/S

SCHØNINGSGATE 2,
P.O. BOX 5937 MAJORSTUA
N-0308 OSLO, NORWAY.
PHONE: +47 22 46 40 12
FAX: +47 22 69 85 04
TELEX: 19452 STADI N



**We keep you
going
with diesel engine parts!**

Totalleverandør
av elektriske
anlegg til norsk og
utenlandsk
energiforsyning

Erfaring for fremtiden!

ABB Energi

Hovedkontor:
ABB Energi AS
Lørenfare 1
Postboks 214 Økern
0510 OSLO



Husk stofffrist

neste nr.:

1. oktober

Vårt tradisjonsrike båtbyggeri kan
mer enn båt. Vi har egen
serviceavdeling med:

PROFESJONELLE HÅNDVERKERE

**For oppdrag innen:
Industri - Kontor - Hjem**

Snekkerarbeid - restaurering -
reparasjoner - innredninger og
interiørdesign med
særpreget.

Alt i glassfiberarbeider spes.:
plugg og former.

Sveisning av stål, rustfritt og
aluminium.

Hansen & Arntzen Co. A/S
Båtbyggeri

Tlf.: kontor 35 96 38 66
Telefax: 35 96 38 10
Tlf.: butikk 35 96 35 04

M/S «Atløy» til Bergen



M/S «Atløy» i Bergen i 1985, like etter at den var restaurert.

Foto: Harald Sætre.

I dei sju åra Veteransklaget Fjordabåten har dreve «Granvin», har eit stadig aukande tal bergensarar og andre nytta høve til å ta ein tur med ein av distrikta sine gamle fjordabåtar.

Tradisjonelt er det mai-juni som er høgsesong i Bergen. Veteran-sklaget Fjordabåten har difor invitert «Atløy» til Bergen som supplerings-skip i tida 6. - 12. juni 1994. «Atløy» er bygd i 1931, same året som «Granvin». Fram til 1974 gjekk båten i rute for Fylkesbaatane i Sogn og

Fjordane. Eigar no er Andelslaget Atløy.

Veteransklaget Fjordabåten ser fram til å driva med to båtar i sommar. Med dette er det muleg å gjen-skapa litt av den stemninga frå den gongen Vågen var full av fjordabåtar.

«Atløy» har eige mannskap, og båten blir dreven både på dag- og kveldstid. Telefon for tinging av turar i Bergen er den same som for «Granvin», tlf.: 55 23 39 80.

M/S «Granvin» - utvida prøvedrift i Hardanger



Fjordabåten er populær blant turistane, her er M/S «Granvin» ved kai i kommunen som båten har fått navnet sitt etter.

Foto: Harald Sætre.

I 1993 inngjekk Veteranskipslaget Fjordabåten eit samarbeid med turistnæringa i Hardanger om eit to-årig prøveprosjekt med drift av «Granvin» i fast turistrute på Hardangerfjorden. Første året gjekk ruta i 14 dagar.

I år startar sesongen 17. juni og vil halda fram til 14. august. Det vert daglege turar frå Norheimsund kl. 09,15 via Utne og Lofthus til Ulvik med retur til Norheimsund via Utne. Det er lagt opp til korrespondanse med rutegåande bussar, slik at det høver godt å ta dagsturar frå t.d. Bergen.

Med dette er ringen på mange måtar slutta for "Granvin". I tillegg til at båten gjekk i fast lokaleruter i indre Hardanger i mange tiår, gjekk båten

og i turistrute om sommaren i perioden frå 1931 til 1935 i det same distriktet som no blir vitja.

Veteranskipslaget Fjordabåten vil stå for bemanning og drift av "Granvin", medan markedsføring vil skje gjennom turistkontor, hotell m.v..

Nærare opplysningar om rutetider kan ein få ved å venda seg til:

Hardanger Reisebyrå A/S i Odda,
tlf. 53642622 eller
Reisemål Hardanger Fjord A/S i
Norheimsund,
tlf. 53 66 33 71 - 53 66 33 80

Harald Sætre

NORDSTEAM - 1994

Den etterhvert så tradisjonsrike samlingen, NORDSTEM, arrangeres i år i Gøteborg. Samlingen foregår i tiden **8 - 11 juli**.

Det foreløbige programmet for samlingen er:

Fredag 8 juli: Fartøyene samles ved Stenpiren i Gøteborg.

Lørdag 9 juli: Konsert av ungdomsorkesteret Gøta Lejon og det vil bli arrangert åpent hus og seilas i havnen med "Färjan 4" og samlingsmiddag for besetningsmedlemmer og spesielt inviterte gjester.

Søndag 10 juli vil det bli arrangert turer i skjærgården for medlemmer og publikum.

I skrivende stund er følgende skip påmeldt:

S/S	"Trafik"(1892),
S/S	"Polstjärnan"(1929),
M/S	"Tingvalla"(1920),
S/S	"Børøysund"(1908)
S/S	"Skjelsør"(1915),
S/S	"Färjan 4",
M/S	"Stormprincess".

Ta en tur til Gøteborg i denne helgen og opplev en god veteranskipssamling og et godt veteranskipsmiljø.



Til medlemmene.

Herved innkalles til ordinær generalforsamling

TIRSDAG 2. april kl. 19.30

ombord i "OKSVALD" eller "NESODDTANGEN" ved utsikker
B i Piperviken, Oslo.

Til behandling foreligger:

1. Årsberetning
2. Regnskap
3. Valg
4. Eventuellt

Årsberetning og regnskap vil bli tilsendt medlemmene
separat.

Fra Harald Lorentzen har vi mottatt denne kuriositeten og han skriver: «Året før «Børøysund» ble innkjøpt (1969), ble denne fine tegningen laget som hedding til veteran-skipsklubbens årsberetning. Fremtidsvyer for hvordan båten kunne bli. Laget av en ukjent kunstner».

Bøker av interesse

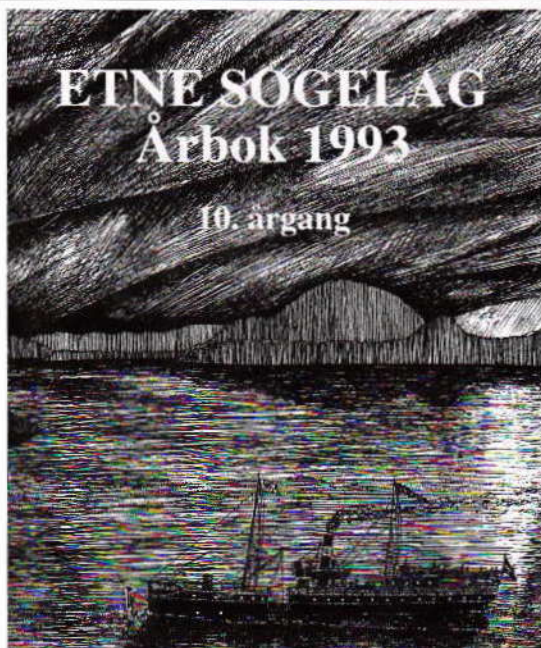
«Følgefondens» forlis den 22. august i 1908 er den største tragedien som har råka HSD og det var ei tragisk hending som råka eit lite bygdesamfunn på Vestlandet. Ei trist hending som sette spor etter seg, ikkje berre i 1908, men på mange måtar heilt inn i våre dagar.

Etne Sogelag har i si årbok for 1993 ein omfattande omtale om hendinga. I årboka er det gitt ei god beskriving av hendinga, men det vert også teke opp fleire sider omkring hendinga, som sjøforklaring, dei omkomne og dei som vart berga. Årboka til Etne Sogelag gjev likeeins ei god beskriving av reaksjonar på land etter ulykka. Eg vil spesielt nevna ei gjengjeving av samtale med Berta Alfarnes som i 1992 var 102 år gamal og var ei av dei som vart redda.

Det vart laga fleire songar om forliset. Nokre av dei er også med i denne årboka. Ein av dei truleg dikta av Mathias Orheim, kjend reisetalar og salmediktar frå Nordfjord.

I samband med 85 årsminne vart det reist eit minnesmerke over ulykka og dei omkomne. Minnesmerke er laga av kunstnaren Arne Mæland.

Denne årboka til Etne Sogelag gjev ein svært god informasjon om hen-



dingane omkring denne tragiske hendinga.

Eg vil sterkt oppmoda alle til å kjøpa denne årboka som gjev svært god informasjon om hendinga, frå fleire vinklar, ikkje berre sjølve hendinga, men hendingar og innverknader på feire områder.

Boka kan tingast frå

Etne Sogelag,
5590 Etne

og kostar 60 kroner pluss porto.

Arne Drage

Returadresse:
Postboks 1287 Vika,
N-0111 OSLO
Tlf.: 22 41 70 41

